



Αύξηση οικοδομικής δραστηριότητας τον Σεπτέμβριο

Συνεχίστηκε και τον φετινό Σεπτέμβριο η ανοδική πορεία της οικοδομικής δραστηριότητας σε πανελλαδικό επίπεδο. Πρόκειται για μια εξέλιξη που ξεκίνησε από τον Ιούνιο, όταν ξεκαθάρισε το τοπίο αναφορικά με τον ΝΟΚ (Νέος Οικοδομικός Κανονισμός) με την ψήφιση σχετικής ρύθμισης συμμόρφωσης με την απόφαση του ΣτΕ τον Δεκέμβριο του 2024. Η εν λόγω απόφαση είχε καταργήσει τα περισσότερα μπόνους δόμησης, φέρνοντας μεγάλη αναστάτωση στην αγορά.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που ανακοίνωσε η ΕΛΣΤΑΤ, η συνολική οικοδομική δραστηριότητα τον Σεπτέμβριο ανήλθε σε 2.549 οικοδομικές άδειες, που αντιστοιχούν σε 616.183 τ.μ. επιφανείας και 3.063.040 κυβικά μέτρα όγκου, παρουσίασε δηλαδή αύξηση κατά 12,5% στον αριθμό των οικοδομικών αδειών, αύξηση κατά 6,5% στην επιφάνεια και αύξηση κατά 5,1% στον όγκο σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2024. Παράλληλα, οι άδειες της ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας ανήλθαν σε 2.524, που αντιστοιχούν σε 597.813 τ.μ. επιφανείας και 2.911.946 κυβικά μέτρα όγκου, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 12,9% στον αριθμό των οικοδομικών αδειών, αύξηση κατά 7,9% στην επιφάνεια και αύξηση κατά 5,3% στον όγκο σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2024.

Ωστόσο, η εικόνα στην Αττική είναι διαφορετική. Συγκεκριμένα, ενώ παρατηρείται αύξηση στον αριθμό των αδειών κατά 14,1% (σε 527 από 462), τόσο η επιφάνεια όσο και ο όγκος κατα-

γράφουν μείωση κατά 14,9% και κατά 41,4% σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του προηγούμενου έτους. Πρόκειται για σαφή επιπτώση των αλλαγών στον ΝΟΚ, καθώς η κατάργηση των μπόνους δόμησης έχει αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση της δομήσιμης επιφανείας ανά άδεια.

Εν τω μεταξύ, το «χαμένο» πρώτο πεντάμηνο του έτους έχει αντίκτυπο και σε επίπεδο εννεα-

Στην Αττική, ενώ παρατηρείται αύξηση στον αριθμό των αδειών, τόσο η επιφάνεια όσο και ο όγκος καταγράφουν μείωση.

μήνου. Ειδικότερα, την περίοδο Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου η συνολική οικοδομική δραστηριότητα στο σύνολο της χώρας σημείωσε μείωση κατά 6,3% στον αριθμό των οικοδομικών αδειών, μείωση κατά 13,8% στην επιφάνεια και κατά 7,6% στον όγκο, συγκριτικά με την αντίστοιχη περίοδο του 2024. Κατά την ίδια περίοδο σύγκρισης, η ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα σε πανελλαδικό επίπεδο σημείωσε πτώση κατά 6,3% στον αριθμό των αδειών, κατά 13,7% στην επιφάνεια και κατά 7,1% στον όγκο.

Στη δε Αττική η ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα το φετινό εννέαμηνο σημειώνει κάμψη κατά 4,4% στον αριθμό των αδειών, κατά 14,3% στην επιφάνεια και κατά 14,8% στον όγκο.



Οι δήμοι ξανά στα χαρακώματα

Ετοιμάζουν προσφυγές κατά του προεδρικού διατάγματος για τα κίνητρα του ΝΟΚ

Του ΓΙΩΡΓΟΥ ΛΙΑΛΙΟΥ

Νέες προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας ετοιμάζει ομάδα δήμων για τα κίνητρα του ΝΟΚ. Αυτή τη φορά κατά του προεδρικού διατάγματος με το οποίο εξειδικεύεται η διαδικασία για την ολοκλήρωση κτιρίων που σταμάτησαν λόγω δικαστικής προσφυγής. Στην ομάδα συμμετέχει και ο Δήμος Φιλοθέης - Ψυχικού, για το τμήμα του που δεν εξαιρέθηκε με νομοθετική ρύθμιση από την εφαρμογή των κινήτρων –το Νέο Ψυχικό– και τις άδειες που είχαν τότε μπλοκαριστεί στον υπόλοιπο δήμο.

Το θέμα τέθηκε σε εκδήλωση που διοργάνωσε πρόσφατα ο Δήμος Φιλοθέης - Ψυχικού, με θέμα την επόμενη μέρα μετά την απόφαση του ΣτΕ για τα κίνητρα του ΝΟΚ. Στην εκδήλωση συμμετείχαν 14 δήμοι, οι περισσότεροι με δημάρχους που πρόσκεινται στην κυβέρνηση (γεγονός ενδεικτικό της δυσαρέσκειας που έχει προκαλέσει στην αυτοδιοίκηση η πολιτική που έχουν ακολουθήσει στα πολεοδομικά θέματα το υπουργείο Περιβάλλοντος και το Τεχνικό Επιμελητήριο).

«Δομικό αδιέξοδο»

«Το Τεχνικό Επιμελητήριο με το ΥΠΕΝ έχουν αποφασίσει να φέρουν τις πόλεις σε ένα δομικό αδιέξοδο», λέει ο Γρηγόρης Κωνσταντέλλος, δήμαρχος Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης και α' αντιπρόεδρος της ΚΕΔΕ. «Η λογική τους είναι ότι οποιαδήποτε ζημιά, περιβαλλοντική ή πολεοδομική-κοινωνική, μπορεί να αντισταθμιστεί με ένα πρόστιμο. Αυτό προσπαθούν να εφαρμόσουν τώρα, μετά την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας που μπλόκαρε τη γενική εφαρμογή των κινήτρων του ΝΟΚ – αλλά, έχω την εντύπωση, και ευρύτερα. Σκεφθείτε το εξής: να έχετε, λ.χ., μια περιοχή κατοικίας και το ΥΠΕΝ με μια ρύθμιση να επιτρέπει μέσα στην περιοχή αυτή κάτι εντελώς διαφορετικό,



Οι εργασίες σε οικοδομές όπου γινόταν χρήση των μπόνους του ΝΟΚ, αλλά σταμάτησαν λόγω προσφυγών, μπορούν να συνεχιστούν με την καταβολή, μεταξύ άλλων, προστίμου, όπως ορίζει το προεδρικό διάταγμα.

Σε πρώτη φάση έχουν αποφασίσει να συμμετάσχουν στην προσφυγή στο ΣτΕ οι Δήμοι Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης, Αλίμου, Φιλοθέης - Ψυχικού και Κηφισιάς.

για άλλη χρήση για δύο οικοδομικά τετράγωνα, αρκεί κάποιος να πληρώσει παραπάνω. Αυτή η λογική, που ντύνεται με διάφορους “πράσινους” τίτλους όπως το “περιβαλλοντικό ισοζύγιο”, μας βρίσκει αντίθετους».

Σύμφωνα με πληροφορίες, κατά του διατάγματος έχουν αποφασίσει να προσφύγουν και οι Δήμοι Αλίμου, Φιλοθέης - Ψυχικού και Κηφισιάς – αυτό που δεν έχει ακόμη ξεκαθαριστεί είναι αν θα κατατεθεί μία ή περισσότερες προσφυγές. Για τον Χαράλαμπο Μπονάτσο, δήμαρχο Φιλοθέης - Ψυχικού, η συμμετο-

χή του δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως «έκπληξη». «Μπορεί η Φιλοθέη και το (παλιό) Ψυχικό να εξαιρέθηκαν από κοινού με την Εκάλη το 2023, ως πρώην κηπουπόλεις, από την εφαρμογή των κινήτρων του ΝΟΚ, η υπόθεση όμως δεν εξαντλείται εκεί», εξηγεί. «Κατ' αρχήν υπάρχει η περιοχή του Νέου Ψυχικού, όπου η εφαρμογή των κινήτρων συνεχίστηκε κανονικά. Επιπλέον υπάρχουν οι άδειες που μπλοκαρίστηκαν στη Φιλοθέη και στο Ψυχικό το 2023 και οι οποίες με τη νέα ρύθμιση θα μπορούν να υλοποιηθούν. Με τέτοιες ρυθμίσεις σταδιακά αλλοιώνεται η φυσιογνωμία των προαστίων. Όταν επιτρέπεται να γκρεμιστεί μια μονοκατοικία και να χτιστεί κάτι πολύ μεγαλύτερο, που θα καλύπτει ολόκληρο το οικοπέδο, τότε διακυβεύεται η υπεραξία που έχει η περιοχή μας. Ο δήμος μας είναι μια περιοχή με πράσινο, πρεμία, χαμηλή δόμηση. Όταν κάποιος έρχεται να αγοράσει και να χτίσει στην περιοχή μας πρέπει να σέβεται τους κανόνες που υφίστανται και όχι να επιδιώκει κάτι διαφορετικό. Η ζημιά δεν αφορά μόνον όσους μένουν γύρω από κάθε τέτοιο κτίριο, που επιτρέπεται να γίνει ψηλότερο και μεγαλύτερο, αλλά όλους μας ως δημότες της ίδιας γειτονιάς. Η περιοχή μας έχει 13,5 τ.μ. πρασίνου ανά κατοικό, όταν ο μέσος όρος των αστικών δήμων στην Ελλάδα είναι 2,5 τ.μ. ανά κάτοικο. Αυτή την τεράστια διαφορά θέλουμε να την προσπίσουμε».

Υπενθυμίζεται ότι το προεδρικό διάταγμα (που εξειδικεύει τη διαδικασία με την οποία θα επιτρέπεται να ολοκληρωθούν κτίρια που χρησιμοποιούσαν τα κίνητρα του ΝΟΚ, αλλά σταμάτησαν λόγω δικαστικών προσφυγών) έχει ελεγχθεί από το ΣτΕ. Το γεγονός αυτό υποχρεώνει τους δήμους να αναζητήσουν πολύ ισχυρά νομικά επιχειρήματα, για να ζητήσουν από το ΣτΕ την ακύρωσή του.

Στην εκκίνηση ΣΔΙΤ για νέες φοιτητικές εστίες

Πώς προχωρούν οι σχεδιασμοί σε Δυτική Μακεδονία, Θράκη, Κρήτη, Θεσσαλία και Αττική – Επενδύσεις άνω των 750 εκατ. ευρώ

του ΝΙΚΟΥ Χ. ΡΟΥΣΑΝΟΓΛΟΥ

Εντός του 2026 εκτιμάται ότι θα καταστεί εφικτή, έπειτα από πολυετείς υποχρεώσεις, η εκκίνηση μιας σειράς κρίσιμων έργων κατασκευής νέων φοιτητικών εστιών για την κάλυψη των στεγαστικών αναγκών τουλάχιστον 12.842 φοιτητών, ενώ προϋπολογίζονται και αρκετά έργα για την αναβάθμιση υφιστάμενων εστιών, αρκετές εκ των οποίων είχαν περιέλθει σε τέτοια αδιέξοδο ώστε να υπολειμθούν στην πράξη. Συνολικά εκτιμάται πως θα κινητοποιηθούν επενδυτικά κεφάλαια ύψους άνω των 750 εκατ. ευρώ.

Η πιο πρόσφατη εξέλιξη αφορά την υποβολή δεσμευτικών οικονομικών προσφορών (από Ακτορ και Mellen) για το έργο ΣΔΙΤ του Πανεπιστημίου της Δυτικής Μακεδονίας, κάτι που γεννά προσδοκίες για υπογραφή της σύμβασης εντός του πρώτου εξαμήνου του 2026. Το έργο των 105 εκατ. ευρώ προβλέπει την κατασκευή 750 φοιτητικών εστιών (κλίνες) σε Πιολεμαίδα (100 εστίες), Φλώρινα (150 εστίες), Κομοτηνή (150 εστίες) και Κοζάνη (350 εστίες). Στο έργο συμπεριλαμβάνεται και νέο πολυδύναμο συνεδριακό κέντρο στην πανεπιστημιούπολη Κοζάνης.

Η πραγματικότητα πάντως έχει δείξει ότι και μετά την ανάδειξη προσωρινών αναδόχων απαιτούνται πολλοί μήνες, ακόμη και πάνω από 1,5 έτος, για την υπογραφή των τελικών συμβάσεων. Ακόμη όμως και σε περιπτώσεις έργων που έχουν υπογραφεί, όπως το μεγαλύτερο ΣΔΙΤ φοιτητικών κατοικιών που αφορά το Πανεπιστήμιο Κρήτης, ύψους 250

εκατ. ευρώ, με ανάδοχο τον όμιλο Ακτορ, έχουν απαιτηθεί αρκετοί μήνες έως ότου καταστεί εφικτή η εκκίνηση των εργασιών, π.χ. για λόγους γραφειοκρατικών, αδειοδοτικών κ.τ.λ.

Το έργο στην Κρήτη αφορά την κατασκευή 1.810 διαμερισμάτων, συνολικής δυναμικότητας 2.710 κλινών στην πόλη του Ρεθύμνου και 1.016 διαμερισμάτων με 2.136 κλίνες στο Ηράκλειο. Παράλληλα, στο Ρέθυμνο θα ανεγερθεί νέο μεγάλο αμφιθέατρο 800 θέσεων, σχεδιασμένο για την κάλυψη πολλαπλών ακαδημαϊκών και πολιτιστικών χρήσεων. Με βάση τις τελευταίες

Προς υπογραφή οδεύουν εντός του πρώτου εξαμήνου του 2026 δύο έργα ΣΔΙΤ για λογαριασμό του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης και του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

ες πληροφορίες, η κατασκευή αναμένεται να εκκινήσει εντός του πρώτου τριμήνου του έτους.

Προς υπογραφή οδεύουν εντός του πρώτου εξαμήνου του 2026 δύο ακόμη έργα ΣΔΙΤ, για λογαριασμό του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης και του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, αμφότερα με ανάδοχο τον όμιλο Ακτορ. Το έργο στη Θράκη, ύψους 107 εκατ. ευρώ, αφορά την κατασκευή φοιτητικών εστιών, πανεπιστημιακών κατοικιών, χώρων



Το έργο ΣΔΙΤ φοιτητικών κατοικιών στο Ηράκλειο της Κρήτης αφορά την κατασκευή 1.016 διαμερισμάτων.

σπίσις, κεντρικής βιβλιοθήκης και ενός ερευνητικού κέντρου, ενώ εκτείνεται σε τρεις πόλεις, την Αλεξανδρούπολη, την Κομοτηνή και την Ξάνθη. Συγκεκριμένα, στην Αλεξανδρούπολη προβλέπονται τέσσερα κύρια φοιτητικά εστιαία, επιφανείας 12.200 τ.μ. για 350 φοιτητές, ένας χώρος σίτισης 3.776 τ.μ. για 1.500 άτομα και 12 πανεπιστημιακές κατοικίες για τουλάχιστον 4 άτομα εκάστη, συνολικής επιφανείας 1.440 τ.μ. Στην Κομοτηνή έχουν χωροθετη-

θεί δύο ακόμη κτίρια φοιτητικών εστιών, επιφανείας 9.667 τ.μ. για 350 φοιτητές, ένας χώρος σίτισης (6.000 τ.μ. για 2.500 φοιτητές), ένας ξενώνας φιλοξενίας για 28 άτομα και 24 πανεπιστημιακές κατοικίες επιφανείας 2.880 τ.μ. Στη δε Ξάνθη θα κατασκευαστεί ένα ερευνητικό κέντρο οριστικής 10.000 τ.μ.

Αντίστοιχα, το έργο στη Θεσσαλία, ύψους 116 εκατ. ευρώ, αφορά την αξιοποίηση και ανάπλαση του ακινήτου της παλιάς Βαμζα-

κουργίας Βόλου, ιδιοκτησίας της ΔΥΠΑ, ενώ επιπλέον 13.655 τ.μ. προβλέπονται να ανατιμωθούν και σε έκταση στη Λαμία. Σε ό,τι αφορά το κτίριο του Βόλου, απομεινώνονται δύο εκτάσεις 88,4 στρεμμάτων στη Ν. Ιωνία Βόλου, εντός των οποίων βρίσκονται 20 υφιστάμενα κτίρια, συνολικής επιφανείας 48.600 τ.μ. Πρόκειται για μια ευρείας κλίμακας ανάπλαση, κάτι που ερμηνεύει και τον χρόνο που έχει απαιτηθεί για την τεχνική και αδειοδοτική ωρίμαν-

σή του. Με βάση τον σχεδιασμό, στο ακίνητο διατηρούνται συνολικά επτά υφιστάμενα κτίρια συνολικής επιφανείας περίπου 27.120 τ.μ. Όλα τα υφιστάμενα κτίρια θα καταδαφιστούν και θα αντικατασταθούν από νέα κτίρια επιφανείας 56.400 τ.μ. Επίσης, προβλέπονται ελεύθεροι χώροι, που θα περιλαμβάνουν πράσινο, πλατείες, ποδηλατοδρόμους, πεζοδρόμους και θέσεις στάθμευσης συνολικής επιφανείας 39.468 τ.μ. Σύμφωνα με το σχέδιο, θα δημιουργηθούν τουλάχιστον 600 φοιτητικά δωμάτια, από τα οποία τα 80 θα δοθούν στη ΔΥΠΑ ως ανταποδοτικά για την παροχή υπηρεσιών του ακινήτου.

Παράλληλα όμως έχει αρχίσει να δημιουργείται και μια κρίσιμη «μάζα» έργων και παρεμβάσεων και στις πανεπιστημιακές μονάδες της Αττικής. Στις αρχές του 2026 αναμένεται να προκηρυχθεί διαγωνισμός για την κατασκευή συγκροτήματος 1.100 κλινών φοιτητών για λογαριασμό του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, έργο εκτιμώμενου ύψους 65 εκατ. ευρώ. Αντίστοιχα, 45,4 εκατ. ευρώ θα διαπανθηθούν από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για την ανακαίνιση 450 κλινών της παλιάς φοιτητικής εστίας.

Επίσης, όπως ανακοινώθηκε στις αρχές της εβδομάδας, το υπ. Παιδείας θα διαθέσει 4,1 εκατ. ευρώ για την αναβάθμιση 12 φοιτητικών εστιών ανά την επικράτεια και συγκεκριμένα της φοιτητικής εστίας του Παν. Αθηνών (Ούλωφ Πάλμε), της ΑΣΠΑΤΕ (Μαρούσι), εκείνων του Παν. Θεσσαλονίκης, όπως επίσης και σε Ρέθυμνο, Ηράκλειο, Ιωάννινα, Καλαμάτα, Πάτρα, Βόλο, Καλαμαριά και Σπεία.

ΠΡΟΧΩΡΟΥΝ ΤΑ ΕΡΓΑ ΣΤΟ ΒΟΤΑΝΙΚΟ ΓΙΑ ΤΙ

Με το βλέμμα

Στον χώρο που
παίρνει μορφή
το νέο σπίτι του
«τριφυλλιού»
βρέθηκαν
ο πρωθυπουργός,
ο πρόεδρος της
ΠΑΕ και
ο δήμαρχος
Αθηναίων

➤ Ο πρωθυπουργός, Κυριάκος Μητσοτάκης, ο πρόεδρος του Παναθηναϊκού, Γιάννης Αλαφούζος, και ο δήμαρχος Αθηναίων, Χάρης Δούκας, βρέθηκαν στον Βοτανικό, όπου επιθεώρησαν την πρόοδο των έργων με ικανοποίηση.

Οι κερκίδες σιγά σιγά παίρνουν τη θέση τους και όλα κυλούν βάσει του ανανεωμένου χρονοδιαγράμματος που έχει προβλεφθεί. Ο Κυριάκος Μητσοτάκης, που είδε για πρώτη φορά από κοντά τη... ραχοκοκαλιά της νέας ποδοσφαιρικής αρένας του «τριφυλλιού», ανέφερε: «Η Διπλή Ανάπλαση από ένα όνειρο θερινής νυκτός γίνεται πια πραγματικότητα. Με μεγάλη χαρά βλέπω σήμερα τη σημαντική πρόοδο που έχει γίνει. Ένα γήπεδο πραγματικό στολίδι, ένα γήπεδο που το αξίζει ο Παναθηναϊκός και το ονειρευόντουσαν οι φίλοι του



εδώ και δεκαετίες. Δεν είναι μόνο αυτό, το γήπεδο προχωράει στα πλαίσια μιας πολύ φιλόδοξης διπλής ανάπλασης, την οποία η κυβέρνηση είχε συμφωνήσει με την προηγούμενη δημοτική Αρχή και την υλοποιεί η νυν δημοτική Αρχή, μια πολύ καλή συνεργασία την οποία έχουμε.

Οχι μόνο επειδή ο Παναθηναϊκός



Ο ΝΕΟ ΓΗΠΕΔΟ ΤΟΥ ΠΑΝΑΘΗΝΑΪΚΟΥ

Μα στην άνοιξη του 2027



Από αριστερά: Στον χώρο του εργοταξίου βρέθηκαν ο πρωθυπουργός, Κυριάκος Μητσοτάκης, ο πρόεδρος του Παναθηναϊκού, Γιάννης Αλαφούζος και ο δήμαρχος Αθηναίων, Χάρης Δούκας. Ο πρωθυπουργός τόνισε ότι πρόκειται για «γήπεδο πραγματικό στολίδι, ένα γήπεδο που το αξίζει ο Παναθηναϊκός και το ονειρεύονταν οι φίλοι του εδώ και δεκαετίες». Στην ένθετη φωτογραφία: Το γήπεδο έχει αρχίσει να παίρνει μορφή, καθώς σηκώνονται οι κερκίδες.

αξίζει να αποκτήσει αυτό το γήπεδο, το οποίο όπως είπα πολλές δεκαετίες το ονειρεύονταν οι φίλοι του, αλλά και συνολικά θα μας δώσει τη δυνατότητα να αναπτύξουμε μια εξαιρετικά υποβαθμισμένη περιοχή, η οποία όμως είναι τόσο κοντά στο κέντρο της Αθήνας».

Από την πλευρά του, ο Γιάννης

Αλαφούζος ευχαρίστησε την κυβέρνηση, την τοπική αυτοδιοίκηση και όλους εμπλεκόμενους και τόνισε: «Το γήπεδο προχωράει με τους ρυθμούς που είχε πει η Κοινοπραξία. Ελπίζουμε να είναι έτοιμο, τα τσιμέντα θα έχουν τελειώσει τον Μάιο του 2026, για να παραδοθεί το έργο τον Μάιο του 2027. Το έργο είχε

ξεκινήσει, είχε σχεδιαστεί αρχικά το 2008, τώρα προχωράει και θα ήταν πάρα πολύ ωραίο να κάνουμε και μια εξέδρα του "Απόστολος Νικολαΐδης" όπως έχουμε συζητήσει και με τον δήμαρχο, σαν κάποιο μουσειακό αντικείμενο και ένα γηπεδάκι για να παίζουν τα παιδιά εκεί. Να έχει και στην Αθήνα αυτό που θα λέμε ένα

μουσείο του Παναθηναϊκού, ένα κέντρο για τα παιδιά. Καλή χρονιά και καλή μας τύχη σε όλους».

Ακολούθως τον λόγο πήρε ο δήμαρχος Αθηναίων Χάρης Δούκας, ο οποίος χαρακτήρισε εξαιρετικό παράδειγμα συνεργασίας το γήπεδο-στολίδι του Παναθηναϊκού.

Οι πρώτες κερκίδες έχουν ήδη σηκωθεί στον Βοτανικό, ενώ ολοένα και περισσότερες λεπτομέρειες γίνονται γνωστές για το μεγάλο αυτό έργο. Το πράσινο στολίδι θα έχει χωρητικότητα 39.074 θέσεων και ο βασικός «σκελετός» (κερκίδες και σχήμα γηπέδου) αναμένεται να ολοκληρωθούν μέσα στο προσεχές καλοκαίρι. Στη συνέχεια θα διαμορφωθούν οι εσωτερικοί χώροι, το στέγαστρο, τα ηλεκτρολογικά και υδραυλικά συστήματα, με το ιατρείο να αποτελεί το κεντρικό στην τούρτα.

Η ανατολική εξέδρα του γηπέδου θα μπορεί να φιλοξενήσει 12.356 οπαδούς (5.563 στο κάτω διάζωμα και 3.114 στο άνω ενώ στη δυτική εξέδρα θα βρίσκονται 12.356 θέσεις, ικαρόμοια μοιρασμένες. Σε εκείνο το σημείο θα βρίσκονται επίσης τα δημοσιογραφικά θεωρεία και τα

τηλεοπτικά συνεργεία. Οι εγκαταστάσεις θα φιλοξενούν 7 εμπορικά καταστήματα, 325 υπόγειες θέσεις πάρκινγκ και 1.300 θέσεις σε σουίτες. Ο προϋπολογισμός της κατασκευής του γηπέδου φτάνει τα 96,7 εκατομμύρια ευρώ, με το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και το Ταμείο Ανάκαμψης να έχουν αναλάβει τη χρηματοδότησή του.

Το πράσινο στολίδι θα έχει χωρητικότητα 39.074 θέσεων και ο βασικός «σκελετός» (κερκίδες και σχήμα γηπέδου) αναμένεται να ολοκληρωθούν μέσα στο προσεχές καλοκαίρι



Η ανατολική εξέδρα του γηπέδου θα φιλοξενεί 12.356 οπαδούς. Στην ένθετη φωτό τα σχέδια του γηπέδου στον χώρο του εργοταξίου.



Κύματα

Λιμενικά έργα σε Σπέτσες και Ζάκυνθο

Εργα λιμενικών υποδομών σε Σπέτσες και Ζάκυνθο, συνολικού ύψους 3.764.000 ευρώ, εγκρίθηκαν στο πλαίσιο παρεμβάσεων που αφορούν την αναβάθμιση και την αποκατάσταση κρίσιμων λιμενικών εγκαταστάσεων στα δύο νησιά. Πιο συγκεκριμένα, εγκρίθηκε η ένταξη της πράξης «Αναβάθμιση Λιμενικών Εγκαταστάσεων Παλαιού Λιμένα Σπετσών» στο Τομεακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης του υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με συνολική δημόσια δαπάνη 2.630.000 ευρώ. Παράλληλα, εγκρίθηκε η διενέργεια και η διακήρυξη ανοικτής διαδικασίας για την επιλογή αναδόχου κατασκευής του έργου «Αποκατάσταση Λειτουργικών Βοθών Λιμένα Ζακύνθου», προϋπολογισμού 1.134.000 ευρώ, το οποίο χρηματοδοτείται από ίδιους πόρους του Λιμενικού Ταμείου Ζακύνθου. «Με την έγκριση δύο έργων λιμενικών υποδομών σε Σπέτσες και Ζάκυνθο, προχωρούμε σε παρεμβάσεις που απαντούν σε πραγματικές ανάγκες των λιμανιών και των τοπικών κοινωνιών» δήλωσε ο υπουργός Ναυτιλίας Βασίλης Κικίλιας.

Σε καθεστώς παραχώρησης η Εγνατία Οδός αντί 1,2 δισ.

Της Τέτης Ηγουμενίδου
tighume@naftemporiki.gr

ΣΕ ΚΑΘΕΣΤΩΣ παραχώρησης λειτουργεί από σήμερα, 31.12.25, η Εγνατία Οδός, ο μεγαλύτερος αυτοκινητόδρομος της χώρας και ένας από τους μεγαλύτερους στην Ευρώπη, με μήκος 900 χιλ., με το Δημόσιο να εισπράττει χθες 1,275 δισ. ευρώ.

Η μετάβαση σε παραχώρηση για την Εγνατία ξεκίνησε έπειτα από διαγωνιστική διαδικασία του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), σήμερα Ελληνική Γραμμή Σημειοτικών και Περιουσίας (Υπερταμείο), που κατέληξε στις 26.08.2021 στην επιλογή ως αναδόχου της κοινοπραξίας ΓΕΚ Τέρνα - Egis Projects.

Το χρηματοοικονομικό κλείσιμο της συναλλαγής έγινε χθες (4 χρόνια μετά) με την καμωβολή του προαναφερόμενου εφάπαξ τιμήματος.

Η ΓΕΚ Τέρνα - Egis Projects στο πλαίσιο της σύμβασης παραχώρησης αναλαμβάνει τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Εγνατίας Οδού για χρονικό διάστημα 35 ετών.

Εκτός από το εφάπαξ τίμημα, η κοινοπραξία θα πραγματοποιήσει συνολικές επενδύσεις ανάταξης και βελτιώσεων συντήρησης του αυτοκινητοδρόμου, ύψους 3,8 δισ. ευρώ, εκ των οποίων τα 820 εκατ. ευρώ θα διατεθούν την πρώτη πενταετία.

Σημειώνεται ότι από τη στιγμή της επιλογής του αναδόχου μέχρι και χθες έχουν σημειωθεί οι εξής αλλαγές: Καταρχάς, το τελικό τίμημα που έδωσε το 2021 η κοινοπραξία ήταν 1.496 δισ. ευρώ. Στο μεσοδιάστημα μεταβλήθηκε το χρηματοοικονομικό κόστος και ως συνέπεια το Δημόσιο εισέπραξε χθες 1,275 δισ., σύμφωνα με την πρακτική που ακολουθείται σε όλες τις συμβάσεις παραχώρησης, όπου το οριστικό οικονομικό κλείσιμο γίνεται τη στιγμή μεταβίβασης του περιουσιακού στοιχείου στον ανάδοχο.

Η υπερεπί και πλέον καθυστέρηση στην ολοκλήρωση της διαδικασίας οφείλεται κυρίως στην αδυναμία του Δημοσίου να εκπληρώσει κρίσιμες αιρέσεις



Η ΓΕΚ Τέρνα - Egis Projects στο πλαίσιο της σύμβασης παραχώρησης αναλαμβάνει τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Εγνατίας Οδού για χρονικό διάστημα 35 ετών.

της σύμβασης. Η σημαντικότερη εξ αυτών, η πιστοποίηση των συμράγων του αυτοκινητοδρόμου, δεν ολοκληρώθηκε ποτέ και θα την αναλάβει ο ανάδοχος, με το Δημόσιο να του καταβάλλει 180 εκατ. ευρώ.

Ακόμη, αρχικά στην ανάδοχο κοινοπραξία το ποσοστό του Ομίλου ΓΕΚ Τέρνα ήταν 75%. Αυ-

■ Η κατασκευή της Εγνατίας Οδού ξεκίνησε τη δεκαετία του 1980.

το άλλαξε και διαμορφώθηκε σε 90%, με το ποσοστό της γαλλικής εταιρείας να διαμορφώνεται σε 10% από 25%. Η χρηματοδότηση της συναλλαγής στήριχθηκε σε ίδια κεφάλαια του σχήματος παραχώρησης, καθώς και σε δανεισμό από ελληνικές τράπεζες, ενώ το τίμημα θα κατευθυνθεί στην αποπληρωμή του δημόσιου χρέους.

Τα διόδια

Με τη μετάβαση σε παραχώρηση αναπροσαρμόζονται τα διόδια του αυτοκινητοδρόμου σε 0,04 ευρώ (συν ΦΠΑ) ανά χιλιόμετρο.

Η κατασκευή της Εγνατίας Οδού ξεκίνησε τη δεκαετία του

1980. Διασχίζει τη Βόρεια Ελλάδα από Ανατολή προς Δύση, ξεκινώντας από το Λιμάνι Ηγουμενίστας, που συνδέει την Ελλάδα με την Ιταλία, και καταλήγοντας στα ελληνοτουρκικά σύνορα.

Λειτουργεί ως καταλύτης για τις επενδύσεις στη Βόρεια Ελλάδα στους τομείς των μεταφορών, της βιομηχανίας και του τουρισμού, συνδέοντας 11 πόλεις, 4 λιμάνια και 7 αεροδρόμια. Διευκολύνει ουσιαστικά το εμπόριο και τη μετακίνηση εντός της χώρας, φέρνοντας την Ήπειρο και τη Δυτική Μακεδονία πιο κοντά στο μητροπολιτικό κέντρο, τη Θεσσαλονίκη, τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, καθώς και στην υπόλοιπη Μακεδονία και τη Θράκη.

Η περιοχή επιρροής της συγκεντρώνει το 54% της αγροτικής παραγωγής και το 41% της συνολικής απασχόλησης στη βιομηχανία και τη βιοτεχνία της χώρας. Παράλληλα, αποτελεί σπυλίσκιο οδού για το σύστημα μεταφορών οια Βαλκάνια και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, καθώς οι Ευρωπαϊκοί Διάδρομοι IV (Βερολίνο-Σόφια-Θεσσαλονίκη), IX (Λιόν-Αλεξανδρούπολη) και X (Βιέννη-Βελιγράδι-Θεσσαλονίκη) καταλήγουν στον άξονά της.

(Σελ. 252-253)



Εκτός από το εφάπαξ τίμημα η κοινοπραξία θα πραγματοποιήσει συνολικές επενδύσεις 3,8 δισ. ευρώ.



ΣΤΑ 17 ΔΙΣ. ΕΥΡΩ ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ ΤΟ ΑΝΕΚΤΕΛΕΣΤΟ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΟΜΙΛΩΝ

Τα 6+1 μεγάλα κατασκευαστικά έργα του 2026 στην ελληνική Επικράτεια

Σε πλήρη εξέλιξη βρίσκονται έξι μεγάλα κατασκευαστικά έργα της χώρας με ένα ακόμα να οδεύει προς το 2026 τη στιγμή που το ανεκτέλεστο των μεγάλων ελληνικών κατασκευαστικών ομίλων ξεπερνά πλέον τα 17 δις. ευρώ.

Προκειται για επτά προτζεκτ κυρίως στους τομείς των μεταφορών, που θα διαδομολογήσουν σημαντικά οφέλη στην αλληλεγγύη της χώρας, με κόστος από αυτά να ολοκληρωθούν τα επόμενα μήνες.

Αν και οι προκλήσεις των κατασκευαστικών κύκλων παραμένουν εντονότερες, ειδικοί επισημαίνουν ότι υπάρχουν προκλήσεις και προβλεπόμενα υπερίσχυοντα εν μέρει με την ολοκλήρωση των κλάδων να εκτελείται επιτυχώς όλα τα έργα.

Επομένως, μια ακόμη αλληλεγγύη που παρατηρείται είναι η υποστήριξη τα ΣΑΠ. Σημειώνεται ότι είναι ένα μοντέλο που προωθήσει λάτρη στην χρηματοδότηση των έργων καθώς το Ταμείο Ανάπτυξης υποστηρίζονται τα 2026, ο οποίος συνεχίζει οδηγεί σε πιο χρονοβόρες διαδικασίες.

Παράλληλα, ο κατασκευαστικός κλάδος δείχνει ισχυρή ανάπτυξη παρόλο που μερικοί παίκτες όπως η Ακτορική έχουν να μειώσουν τα ποσοστά των επενδύσεων τους παρόντος υπό τις συνθήκες, με τη βοήθεια των ενέργειών και τις απαιτήσεις.

Στοιχεία της αγοράς δείχνουν ότι το ανεκτέλεστο (backlog) των μεγάλων ελληνικών κατασκευαστικών ομίλων έχει υπερηλεκτρονικωθεί από το 2019 και ξεπερνά πλέον τα 17 δις. ευρώ.

Λαμβάνοντας υπόψη τον **υποστάμενο μέσο ρυθμό υλοποίησης απομείωσης κεφαλαίων των ανεκτέλεστο** (ratio) που είναι περί τα 3,5 δις. ευρώ ανά δις. του χρόνου, ακόμη κι αν πέσει πενήντα την επόμενη διετία, προκύπτει σημαντικό κατασκευαστικό ανεκτέλεστο με χρονικά οριζώντα υλοποίησης πουλόχροντων μέχρι το τέλος της δεκαετίας.

Φτάνουν τα έργα;

Τη στιγμή που ο τομέας συνεχίζει να αναπτύσσεται (μεγάλες στη χώρα μας και οι τιμές προμήθειας κινούνται λίγο για ασφαλή επιχειρημάτων που θα αγγίξει τα 50 εκατομμύρια το 2030, η επιβάρυνση στα έργα υποδομής αυξάνεται κατακόρυφα.

Μάλιστα πριν από λίγες ημέρες ο διευ-



κτητής της Τράπεζας της Ελλάδας, Γιάννης Στουρνάρας, εκτείλει το δικό μήνυμα για την ανάγκη νέων υποδομών στο πλαίσιο ενός σχεδίου για την αφοσίωση ανθρώπων, κινώντας ειδικά αναφορές στην Αττική.

Στην «Ενδιάμεση Έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδας για τη Νομισματική Πολιτική 2025» επισημαίνεται ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προτεραιότητα διαχείριση των νέων συνθηκών που δημιουργούνται ειδικά στην ενδοτική περιοχή της Αθήνας, όπου συγκεντρώνεται σημαντικό μέρος του πληθυσμού της χώρας, αλλά και της εστιασμένης δραστηριότητας.

«Αφενός ο βορικός άξονας της πόλης, ο οποίος **συγκεντρώνει τη συντριπτική πλειοψηφία των νέων «πρωτογενών»** δραστηριοτήτων, όπως και χρήσεις αναψυχής, συνδυάζονται με αστικές κέντρων, και αφετέρου ο υπερπλεονάζων κύκλος του Ελληνικού» υπαρκτή προώθηση αναμένεται να μεταφραστούν στην ζήτηση ασφάλειας, εξηρεί η ΓΤΙ στην έκθεση.

«Με τη σταδιακή διαμόρφωση νέων τοπικών κέντρων ισχυρού επιρροή και επιχειρηματικού ενδοσφαιρικού, επιμένει ότι θα απαιτηθούν άμεσα περαιτέρω επενδύσεις σε υποδομές, ώστε η ανάπτυξη στο λεκανοπέδιο της Αττικής να είναι βιώσιμη μακροπρόθεσμα», καταλήγει η ίδια.

Τι ετοιμάζεται τώρα

1. Νέα Γραμμή 4 Μετρό Αθήνας

Ένα δημοτικό έργο με κόστος 1,8 δις. που σφραγίζει πολλή αναμονή να δουν ολοκληρωμένο καθώς θα αλλάξει πολλά στην Αττική. Ο ένας από τους δύο μετακινούμενες της ΑΒΑΕ που κατασκευάζονται τη «Γραμμή 4» Τυφλή - Γαλάτσι «έπαισε» το 90% της διαδρομής όμως σημειώνονται σημαντικές καθυστερήσεις στην κατασκευή των υποσώματων, γεγονός που σημαίνει ότι μετατίθεται το σ-

κορμής της Γραμμής ακόμη και μετά το 2033, ενώ επιβαρύνεται κατά πολύ το κόστος του έργου. Το κατασκευάζει το σχήμα AVAX-GHIELLA-ALSTOM.

2. Νέο Αεροδρόμιο Καστελι Ηρακλείου

Το 2027 υποθέτεται η έναρξη των εργασιών διαμορφώσεων στην νέα Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης (ΑΑΗΚ). Θα είναι το 2ο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδας με ύψος επένδυσης που θα ξεπερνάει τα 850 εκατ. ευρώ. Οι εργασίες ανάπτυξης του αεροδρόμιου πηδύονται με πλήρη εξέλιξη από την ΤΕΡΝΑ Α.Ε., τον κατασκευαστικό βραχίονα του ομίλου ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ.

Σύμφωνα με τους επιτελείς της ΤΕΡΝΑ, ο κύριος όγκος των εργασιών θα έχει ολοκληρωθεί το 2026, έως κατά το οποίο η κατασκευαστική εταιρεία εισηγείται, βόρειο χρονοδιαγράμματος, ότι θα παραδώσει το αεροδρόμιο στην εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Ηρακλείου Κρήτης». Ανώτατος Λογική είναι το ΥΠΟΜΕ.

3. Flyover Περιφερειακής Θεσσαλονίκης

Το έργο ΣΑΠ με κόστος 480 εκατ. ευρώ βρίσκεται πλέον σε πλήρη εξέλιξη. Σύμφωνα με πληροφορίες δηλώσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, Νικόλαο Ανδρέα, η προώθηση του έργου έχει φτάσει στο 36%, ενώ ο ρυθμός κατασκευής αναμένεται να επιταχυνθεί με την ενεργοποίηση δεύτερου κατασκευαστή. Σύμφωνα με το εγκατεστημένο χρονοδιάγραμμα, η ολοκλήρωση του flyover τοποθετείται τον Μάιο του 2027. Την υλοποίηση του έργου έχει αναλάβει το κοινοπρακτικό σχήμα AVAX-METLEN.

Με την έναρξη λειτουργίας του, το έργο αναμένεται να αυξήσει σημαντικά τη χωρητικότητα της Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης, αναβαθμίζοντας σημαντικά στη μεσοτητα του κυκλοφοριακού φράγματος.

4. Βόρειο Τμήμα υποκινητήδριον Κεντρικής Ελλάδας Ε65 Τρίκαλα-Εγνατία

Δημόσιο έργο με κόστος 442 εκατ. ευρώ ενώ ο γενικόλογος προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται περίπου στο 1,4 δις. ευρώ. Το έργο είναι σε εξέλιξη και υλοποιούνται στο σύνολο των υποκινητήδριον Ε65 από τη Λαμία μέχρι την Εγνατία. Για κατασκευαστικούς λόγους τα τελευταία 46 χλμ. στο Βόρειο Τμήμα που ξεκινούν από τον Δ.Κ. Καλαμάκας και θα φτάνουν έως και την Εγνατία Οδό διπλάσιον των Γρεβενών. Πηγές αναφέρουν ότι Euro2day, ότι αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2ο τμήμα του 2026. Το κατα-

σκευάζει η ΤΕΡΝΑ.

5. ΒΟΑΚ

Ιδιαίτερα σημαντική κατηγορείται και η εξέλιξη του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), ενός από τα μεγαλύτερα δημόσια έργα της χώρας και το μεγαλύτερο έργο υποδομής στην Κρήτη. Προκειται για έργο υποδομής 157,5 χιλιομέτρων και προϋπολογισμού άνω των 2 δις. ευρώ.

Ειδικότερα, το τμήμα Χανιά - Ηράκλειο, στο οποίο περιλαμβάνεται και η προώθηση για το τμήμα Κίσσαμος-Χανιά, έχει περάσει στη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ. Σύμφωνα με τον κ. Δημό, στο κομμάτι της παραχώρησης, στο Χανιά - Ηράκλειο, ξεκίνησαν προκρίματα τα πρώτα εργαλεία στην παραχώρηση των Χανίων και του Ρεθύμνου, ενώ ακολουθεί και η παραχώρηση του Ηρακλείου.

Επιπλέον, επίσης, τα οδικά έργα οδικής ασφάλειας σε δύο σημεία: Χανιά-Κισσαμιά και Ηράκλειο-Λιμνοσέλιον και το 2026, θα έχουμε έργα οδικής ασφάλειας σε πέντε σημεία.

6. Επέκταση του Μετρό Θεσσαλονίκης

Ένα επίσης πολυαναμενόμενο έργο είναι η επέκταση του Μετρό που κατασκευάζεται από την Ακτορική και ολοκληρώνεται τους επόμενους μήνες με προϋπολογισμό που ξεπερνά τα 500 εκατ. ευρώ. Στο πλαίσιο τμήματος της χρονιάς επιμένει ότι θα γίνουν τα εργαλεία της επέκτασης προς την Καθαριά, η οποία περιλαμβάνει πέντε νέες σταθμούς που καλύπτουν 4,78 χλμ. Η λειτουργία της επέκτασης θα διευκολύνει τη σύνδεση των κέντρων της πόλης με την Καλαμαριά, την Αγ. Παύλου, τη Νέα Κρήνη και τη Μίκρα.

7. Αίο οδικά έργα των 700 εκατ. ευρώ της Κεντρικής Μακεδονίας

Μέχρι το τέλος του 2026 εκκρίνεται ότι θα υπογραφούν δύο σημαντικές έργων για το οδικό έργο Θεσσαλονίκη-Εδεσσα (444 εκατ. ευρώ) και το Λαμία-Αμφισπύλη (248 εκατ. ευρώ). Προκειται για δύο προτζεκτ ΣΑΠ που ανήκουν στη νέα γενιά των οδικών έργων της χώρας, τα οποία στοχεύουν όχι μόνο στην ενίσχυση της οδικής δικτύωσης της Βόρειας Ελλάδας αλλά και στη μεσοτητα του κυκλοφοριακού φράγματος στην περιοχή.

Υποστηρίζεται ότι προσφορές υπέβαλαν η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, η Avax και η Ακτορική Παραχωρησιές-Metlen στη β' φάση των διαγωνισμών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που ολοκληρώθηκε πριν από λίγες εβδομάδες. **Μ**